

Europees, s'ha de formalitzar de conformitat amb els seus tractats constitutius. Els instruments de ratificació i els actes de notificació de la formalització del Conveni s'han de dipositar en poder del Govern de Luxemburg, dipositari de l'Estatut de les Escoles Europees. Aquest Govern ha de notificar el dipòsit de totes les altres parts contractants.

El present Conveni entra en vigor el primer dia del mes següent al dipòsit de tots els instruments de ratificació per part dels estats membres i dels actes de notificació de la formalització per part de les Comunitats Europees.

Aquest Conveni, redactat en un sol exemplar, en llengües alemanya, espanyola, danesa, francesa, grega, anglesa, italiana, neerlandesa i portuguesa, cadascun dels textos del qual són igualment autèntics, ha de ser dipositat als arxius del Govern de Luxemburg, que n'ha d'enviar una còpia certificada conforme a cadascuna de les altres parts contractants.

#### Article 34

El present Conveni anul·la i substitueix l'Estatut de 12 d'abril de 1957 i el seu Protocol de 13 d'abril de 1962.

Llevat dels casos en què el Conveni estableixi una altra cosa, l'Acord sobre el batxillerat europeu continua vigent.

El Protocol adicional relatiu a l'Escola Europea de Munic, elaborat amb referència al Protocol de 13 d'abril de 1962 i signat a Luxemburg el 15 de desembre de 1975, no resulta afectat pel present Conveni.

Les referències dels actes relatius a les Escoles Europees anteriors a aquest Conveni s'entenen fetes als articles corresponents del present Conveni.

Aquest Conveni va entrar en vigor de manera general i per a Espanya l'1-3-2004 d'acord amb el que disposa l'article 33.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 15 d'abril de 2004.—El secretari general tècnic, Ignacio Matellanes Martínez.

#### ANNEX I

Escoles Europees a les quals s'aplica l'Estatut:

Escola Europea de Bergen.  
Escola Europea de Brussel·les I.  
Escola Europea de Brussel·les II.  
Escola Europea de Brussel·les III (1\*<sup>\*</sup>).  
Escola Europea de Culham.  
Escola Europea de Karlsruhe.  
Escola Europea de Luxemburg.  
Escola Europea de Mol.  
Escola Europea de Munic.  
Escola Europea de Varese.

#### ANNEX II

Idiomes en què s'imparteix la formació bàsica:

Alemany.  
Danès.  
Espanyol.  
Francès.  
Grec.  
Anglès.  
Italià.  
Neerlandès.  
Portuguès.

(1\*) El Consell Superior ha decidit la creació d'aquesta Escola a la reunió dels dies 27 i 29 d'octubre de 1992.

#### ESTATS PART

	Signatura	Manifestació Consentiment
(CECA) Comunitat Europea del Carbó i de l'Acer .....	21-06-1994	21-06-1994 AC
Alemanya .....	21-06-1994	12-05-1997 R
Àustria .....		28-04-2003 AD
Bèlgica .....	21-06-1994	19-10-2001 R
Comunitat Europea (CE).	21-06-1994	21-06-1994 AC
Dinamarca .....	21-06-1994	05-01-1995 R
Espanya .....	21-06-1994	26-03-1999 R
França .....	21-06-1994	03-06-1998 R
Grècia .....	21-06-1994	13-09-2002 R
Irlanda .....	21-06-1994	08-03-2000 R
Itàlia .....	21-06-1994	04-06-1996 R
Luxemburg .....	21-06-1994	25-01-1999 R
Països Baixos .....	21-06-1994	10-11-1995 R
Portugal .....	21-06-1994	08-10-1997 R
Regne Unit .....	21-06-1994	24-04-1996 R
Suècia .....		20-11-2002 AD

R = ratificació; AC = acceptació; AD = adhesió.

## CAP DE L'ESTAT

**8765** REIAL DECRET LLEI 1/2004, de 7 de maig, pel qual s'ajorna l'entrada en vigor de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari. («BOE» 114, de 11-5-2004.)

La Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, ha dut a terme una profunda reordenació del transport per ferrocarril de competència estatal, que es basa en l'obertura progressiva d'aquest sistema de transport, compassada als ritmes i terminis que estableixin les normes del dret comunitari, a la competència entre empreses i agrupacions internacionals d'empreses establertes a la Unió Europea, i en la separació completa de les activitats d'administració de la infraestructura ferroviària i les d'explotació dels serveis de transport.

En el pla organitzatiu, la reforma legal comporta l'extinció de l'entitat pública empresarial Gestor d'Infraestructures Ferroviàries, la transformació de la Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols (RENFE) i la creació de dos nous organismes públics, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, encarregat de la projecció, construcció i manteniment de les infraestructures i de la gestió dels seus sistemes de control i seguretat, i RENFE-Operadora, responsable de la prestació de serveis de transport.

La consecució d'aquests objectius sense minves per a l'eficàcia i la seguretat del transport ferroviari requereix, a més, un ampli conjunt de normes de desplegament de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, que expressament s'hi preveuen, l'aprovació de les quals simultàniament o en dates immediates a la de l'entrada en vigor de la Llei és estrictament necessària per completar, amb garanties de certesa i de seguretat jurídiques, el nou règim jurídic del sector ferroviari.

En efecte, la mateixa Llei, que no conté cap determinació sobre l'organització interna i de les regles de funcionament de les dues noves entitats públiques

empresarials creades per ella, preveu que, abans de l'inici de la seva vigència, el Govern ha d'aprovar els estatuts de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i de RENFE-Operadora, i convertir d'aquesta manera aquestes normes en peces indispensables per a l'aplicació de la Llei.

Al mateix temps, la planificació, construcció i ús de la infraestructura ferroviària, l'atorgament de llicències a les empreses ferroviàries i l'accés d'aquestes a la infraestructura, el funcionament del Comitè de Regulació Ferroviària, les atribucions i normes d'actuació de la inspecció ferroviària, les condicions de seguretat que ha de complir el material rodant per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, els cànons per la utilització de les infraestructures ferroviàries o els requisits de qualificació i especialització exigibles al personal ferroviari són, tots ells, elements essencials per a la implantació del nou model d'ordenació del transport ferroviari. La Llei 39/2003, de 17 de novembre, ha abordat la regulació d'aquestes matèries enunciant regles, directrius i principis bàsics necessàriament generals que requereixen, per arribar a tenir plena eficàcia, ser concretats i detallats mitjançant l'aprovació de les normes reglamentàries a les quals la Llei reenvia en cada cas.

Amb la finalitat de permetre que, abans de l'inici immediat de la vigència de la Llei, es completi el marc jurídic regulador del nou model d'ordenació del sector ferroviari estatal amb l'aprovació de les normes de desenvolupament que siguin imprescindibles per assegurar-ne

l'aplicació ordenada, és imprescindible demorar, amb urgència i durant un termini prudencial, la data d'entrada en vigor de la Llei 39/2003, de 17 de novembre.

En virtut d'això, en ús de l'autorització continguda a l'article 86 de la Constitució, a proposta de la ministra de Foment i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 7 de maig de 2004,

#### DISPOSO :

Article únic. *Pròrroga de la data d'entrada en vigor de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.*

S'amplia fins al 31 de desembre de 2004 el termini que estableix l'apartat 1 de la disposició final tercera de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, per a la seva entrada en vigor.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret llei entra en vigor el mateix dia de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 7 de maig de 2004.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,  
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO